Le due Ferrari pronte a sferrare un'altra offensiva, come a Indianapolis, alla scuderia di Briatore per riaprire il mondiale

Francia-Italia, la sfida continua in pista

Il Cavallino deve colmare un divario di 19 punti, Schumacher confida ancora nelle gomme

di **Davide Portioli**

MAGNY-COURS La trasferta nordamericana doveva essere l'occasione per la Ferrari di riaprire il mondiale. Alla vigilia del Gp di Francia si potrebbe dire che la missione è stata portata a termine. Se in Canada Alonso aveva incrementato di due punti il proprio vantaggio sul ferrarista, Schumacher ne ha poi recuperati sei sul diretto rivale ad Indianapolis, portandosi a 19 punti dal leader spagnolo.

E proprio quei 19 punti restano un peso notevole sulla possibilità di recupero da parte del pilota tedesco e della Ferrari. Ci sono ancora otto gare alla fine del campionato, e quindi, virtualmente 80 punti sono a disposizione. Un bottino più che sufficiente, a patto che Schumi riesca ad aggiudicarseli tutti o quasi. In caso di vittorie in serie da parte del campione della Rossa, ad Alonso basterebbe arrivare sempre al secondo posto per assicurarsi comunque il titolo mondiale. Questo per dire che sì, il risultato del Gp degli Usa è stato confortante, ma che deve essere avvalorato da altri risultati di analoga importanza nei prossimi appuntamenti. Compito tutt'altro che facile guardando alla stagione per come si è sviluppata sinora. Che la Ferrari fosse favorita a Indianapolis, del resto, era immaginabile; semmai si sperava che il confronto fosse a favore delle Rosse anche in Canada, come invece non è stato. Le gomme anche in questo caso hanno determinato la differenza di rendimento tra una gara e l'altra. Troppo ravvicinati i due appuntamenti perché anche i più azzeccati aggiornamenti aerodinamici producessero una differenza tale di rendimento da una domenica all'altra. E contro la Renault ha giocato anche una scelta conservativa della Michelin, cauta dopo la figuraccia della passata stagione nel tempio della velocità statunitense. Volendo l'aspetto più sorprendente sta nella differenza di rendimento tra i due piloti Renault, che per una volta ha visto il nostro Fisichella precedere il campione spagnolo. Ma già da domenica, Alonso tornerà ad essere la prima punta del team francese, al di là del suo risentimento nell'aver visto il pilota romano più efficiente di lui nel catino americano. Spetta alla Ferrari, quindi, confermarsi più sui livelli americani che su quelli canadesi. Spetta alla Bridgestone. Dovesse andare così Michael potrebbe aspettarsi un aiuto anche da parte di Massa, come nell'ultimo Gp. La McLaren rischia di restare fino alla fine della stagione la grande incompiuta (per l'ennesima volta), delle altre scuderie è meglio tacere.

Michael Schumacher

Basti pensare che le Frecce d'argento, che pure solo in rare occasioni sono riuscite ad insidiare lo strapotere del binomio Renault-Ferrari, hanno il doppio dei punti nella classifica costruttori della Honda, il team a loro più vicino in graduatoria. Chi di sicuro non svetterà più è Juan Pablo Montoya. Il pilota colombiano saluta il Circus in modo abbastanza inglorioso, delle sue ultime prestazioni nessuno sentirà la mancanza.

I meccanici della Ferrari mentre curano la messa a punto della vettura di Schumacher

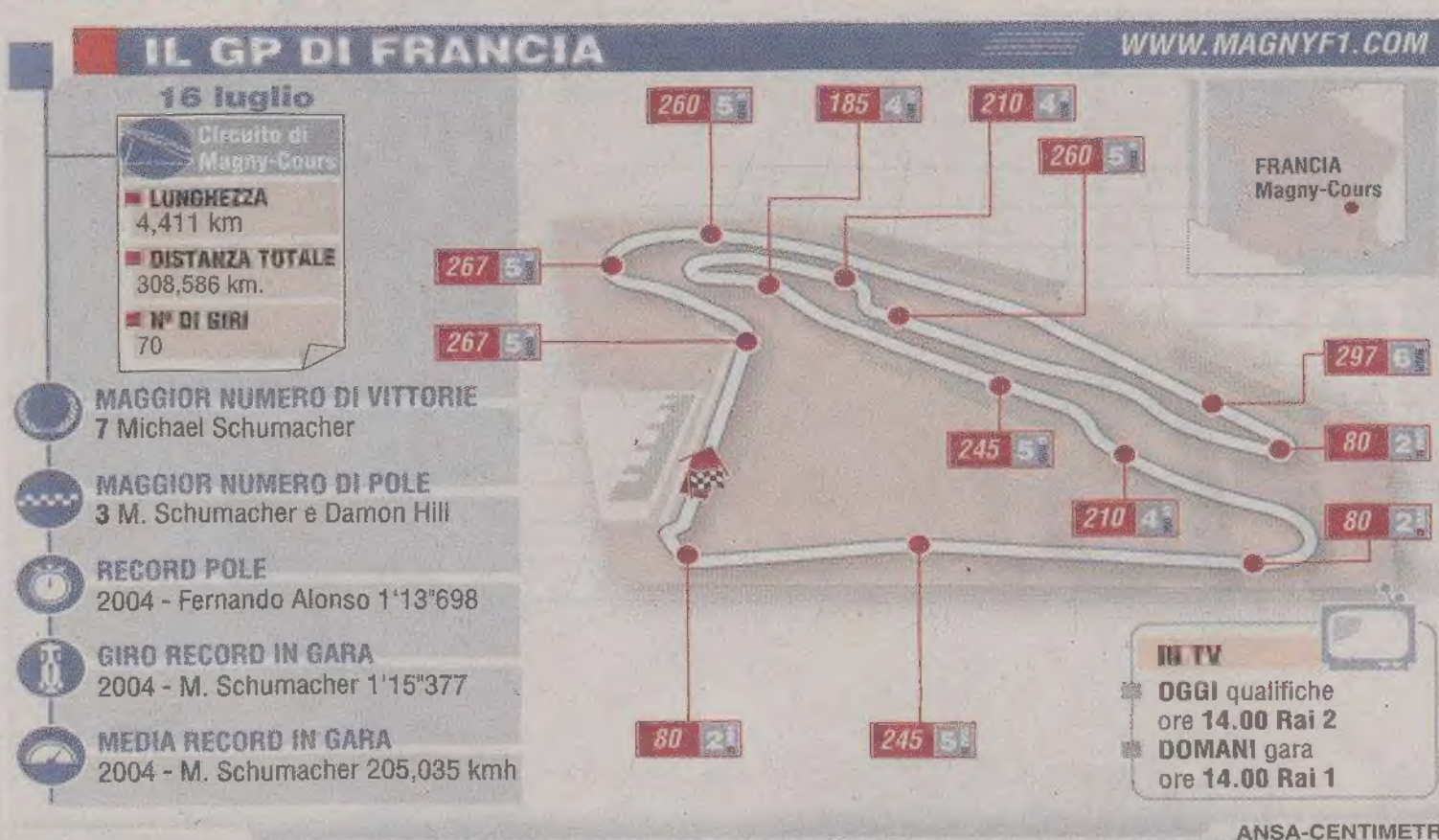
CURIOSITA'

Fisichella e Trulli scesi in pista con il casco azzurro

MAGNY-COURS I piloti italiani della Formula 1 celebrano la nazionale del calcio fresca vincitrice del Mondiale di Germania. Dopo avere indossato la maglia azzurra, Jarno Trulli, Giancarlo Fisichella e Vitantonio Liuzzi continuano in terra di Francia, a Magny Cours, a festeggiare il Mondiale dell' Italia di Marcello Lippi. Ognuno a modo suo, Trulli e Fisichella indossando un «casco da calcio».

Il romano della Renault ha scelto l' inglese per corredare la parte posteriore del suo elmetto con la scritta «World Champions 2006» a circondare una coppa del mondo sottolineata dalla scritta Italy. Il pescarese della Toyota ha scelto invece l' italiano: «Campioni del mondo 2006» è la scritta che appare sulla parte superiore del casco, sempre attorno alla coppa del mondo. Vitantonio Liuzzi, che come tutta la Toro Rosso si era colorato di azzurro, avrebbe dovuto avere stampato il proprio nome e il proprio numero, il 20, sulle magliette della Nazionale di Lippi.

QUOTE Con l'asfalto francese all'orizzonte e un rinnovato sapore di Italia-Francia, il mondo delle scommesse torna a dare credito al solito Fernando Alonso, nonostante gli ottimi test Ferrari a Jerez. In attesa delle prime prove a cronometro del week-end, in caso di vittoria del campione del mondo in carica, alla sua prima guida Renault, Snai pagherà allo scommettitore una quota pari a 1,75, mentre una puntata su Schumacher pagherebbe 2,30. Decisamente sfavorito il primo pilota McLaren Raikkonen (9.00), mentre Fisichella è dato a 10.

LE PROVE

Nelle libere in evidenza il collaudatore della Sauber mentre i big ancora si nascondono. Oggi le verifiche

Il polacco Kubica il più veloce sull'asfalto bollente

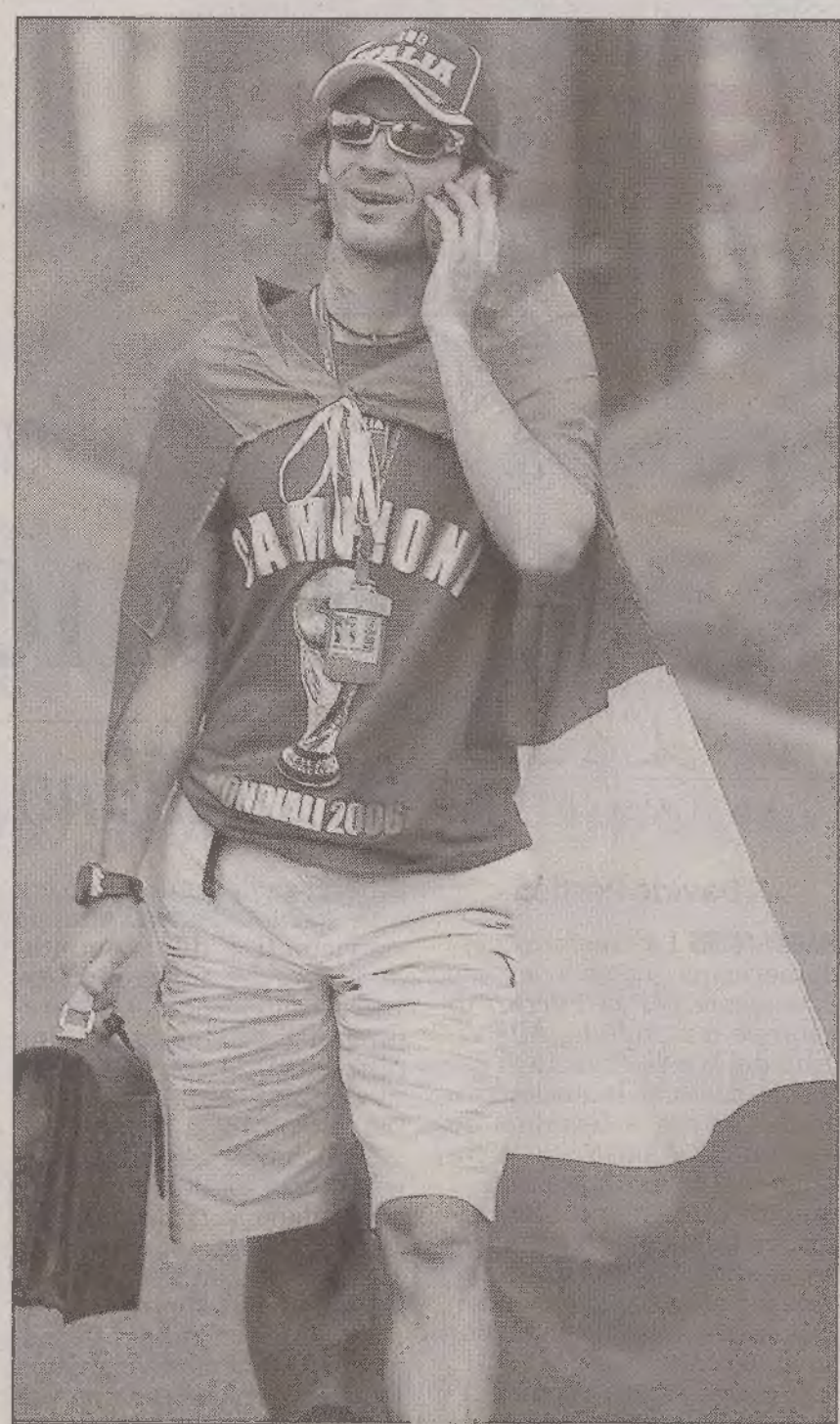
Oggi qualifiche alle 14 (Rai2) La corsa domani in diretta trasmessa da Rai1 alle 14

MAGNY-COURS Temperatura decisamente estive per la prima giornata di prove libere del Gran Premio di Francia. A Magny-Cours, infatti, 28-34 gradi tra le due sessioni, con l'asfalto che ha raggiunto anche i 50 gradi. Come spesso avviene, terze guide grandi protagoniste della giornata. All'indomani della decisione di ritornare all'antico a partire dal 2007 con le sole due prime guide autorizzate a girare nel weekend dei Gran Premi è stato il polacco Robert Kubica il grande protagonista. Con la sua BMW Sauber che presentava un cofano motore che ricorda quello delle McLaren e delle ali supplementari poste all'altezza dell'air-scope dietro e dell' attaccature delle sospensioni anteriormente, è stato il più veloce in entrambe le sessioni.

Nella prima ora ha fermato il cronometro su 1'16"794, mentre nella seconda è stato leggermente più lento con 1'16"902. Poca benzina a bordo, probabilmente, visto che Anthony Davidson con la Honda nella prima ora è stato più lento di circa 4 decimi, mentre Jenson Button, sempre con la monoposto nipponica è stato il primo pilota titolare ma a 1«4 dal polacco. Dei top driver, nella prima ora in pista anche Ralf Schumacher e Jarno Trulli con le Toyota.

Il tedesco ha ottenuto il quarto tempo, mentre il pescarese è stato autore di una piccola escursione fuori pista alla Adelaide, senza grosse conseguenze per la vettura. Ottavo tempo, invece, per l'altra BMW Sauber di Jacques Villeneuve, mentre Nico Rosberg con la Williams è decimo.

Le Ferrari pagano circa quattro decimi alle Renault al termine delle prove libere del Gran Premio di Francia a Magny-Cours. Le gomme Bridgestone si sono ben comportate sulla lunga distanza ma non si conosce il vero valore sul giro singolo veloce. Il tedesco ha detto che sarà necessario attendere le qualifiche di domani pomeriggio per sapere quali saranno i veri valori dei due top team. «La situazione è abbastanza buona: siamo piuttosto soddisfatti di quello che abbiamo visto oggi pomeriggio. Peraltro, ora dobbiamo analizzare bene i dati per cercare di capire dove ci troviamo rispetto agli altri. Come ben sappiamo, qui le gomme sono cruciali per determinare il risultato finale: le nostre Bridgestone si sono dimostrate costanti sulla lunga distanza ma ancora non siamo in grado di dire quale sia il nostro reale potenziale sul giro singolo».

A sinistra De La Rosa e Raikkonen della McLaren; qui sopra Pablo Montoya assieme a Barrichello; a fianco l'arrivo di Trulli con la bandiera italiana

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA *Il pilota colombiano ha preferito correre nella serie Nascar*

McLaren, tocca a De La Rosa

La rinuncia di Montoya costringe la scuderia a rivedere i piani

MAGNY-COURS Montoya dice addio, è la delusione più forte. All'esordio sembrava un grande, ma il confronto con Raikkonen è stato impietoso Che il rapporto fra Montoya e la McLaren di Dennis fosse ormai logoro non è certo un mistero, sorprende davvero, tuttavia, l'epilogo. Come noto Juan Pablo è stato liberato dalla scuderia anglo tedesca subito dopo aver annunciato i propri programmi del 2007, impegni che prevedono il ritorno negli Stati Uniti e l'esordio nel campionato Nascar.

«Un'avventura molto eccitante ed una nuova sfida nella mia carriera», considera l'ex compagno di Raikkonen. Che a Magny-Cours non ci sarà, sostituito dal collaudatore Pedro de La Rosa. Ma quali ragioni hanno spinto Juan Pablo ad un passo tanto clamoroso? La serie Nascar dista davvero anni luce dalla Formula Uno: «E' una categoria divertente, ci sono vetture grosse, consentono di guidare al limite, di spingere e di sbandare. Con quelle macchine si può superare, cosa ormai diventata rara in F.1. Oltretutto io voglio guidare, stare nell'abitacolo, non passare ore ed ore dentro ad un motorhome».

Il sudamericano, insomma, si è stancato della massima serie mondiale; di certo la McLaren ha contribuito non poco, più o meno volutamente, ad invogliarlo verso nuove esperienze. Ci ha pensato Raikkonen, anzitutto, campione cristallino regolarmente più veloce del compagno di squadra, ma pure lo stesso Ron Dennis, che se nel 2003 ha fatto carte false per averlo in squadra (fu clamoroso l'annuncio dell'ingaggio con oltre un anno di anticipo) da tempo sembrava ormai orientato alla sostituzione. Ad incrinare il rapporto di fiducia tra i due contribuì pesatemente l'infortunio tennistico che bloccò la spalla di Juan Pablo ad inizio 2005.

Montoya saltò tre Gp e da più parti si tirò in ballo la passione del sudamericano per il motocross piuttosto che per racchette e palline. Fatto sta che da allora Juancho ha conquistato tre vittorie, ma il confronto con Raikkonen lo inchioda. Via dall'Europa, quindi, e senza aspettare la fine dell'anno (scelta McLaren stavolta).

In Formula Uno dal 2001, Juan Pablo Montoya conta 94 gettoni nel mondiale ed un totale di 307 punti iridati, conquistati a bordo di Williams (dal 2001 al 2004) e McLaren, scuderia quest'ultima per cui ha guidato nell'ultimo biennio.

Il colombiano (nato a Bogotà nel 1975) conta 7 vittorie, 13 pole position e 12 giri più veloci, nonchè la terza posizione nei campionati iridati '02 e '03. Prima di approdare in F.1 JPM sbaraglia la concorrenza in IndyCar, dove a bordo della Ganassi G-Force-Oldsmobile del team Ganassi vince la 500 Miglia di Indianapolis, diventando così il nuovo idolo d'America (One Pablo). Seguirà, come detto, l'arrivo in Williams. L'Europa, tuttavia, non è una novità assoluta per il sudamericano, che dal '96 al '98 frequentò il campionato britannico di F.3 e la F.3000 Internazionale.

Casalinghi, per contro, gli esordi, trascorsi nelle diverse categorie dei campionati kart e delle formule propedeutiche colombiane.

Marco M. Nagliati

Fisichella durante la messa a punto della sua Renault

Subito in vigore le norme approvate per il 2006. Il prossimo anno niente terza macchina

Nuove regole Fia, accorciate di 5' le qualifiche

Modifiche anche per quanto riguarda l'uso delle gomme

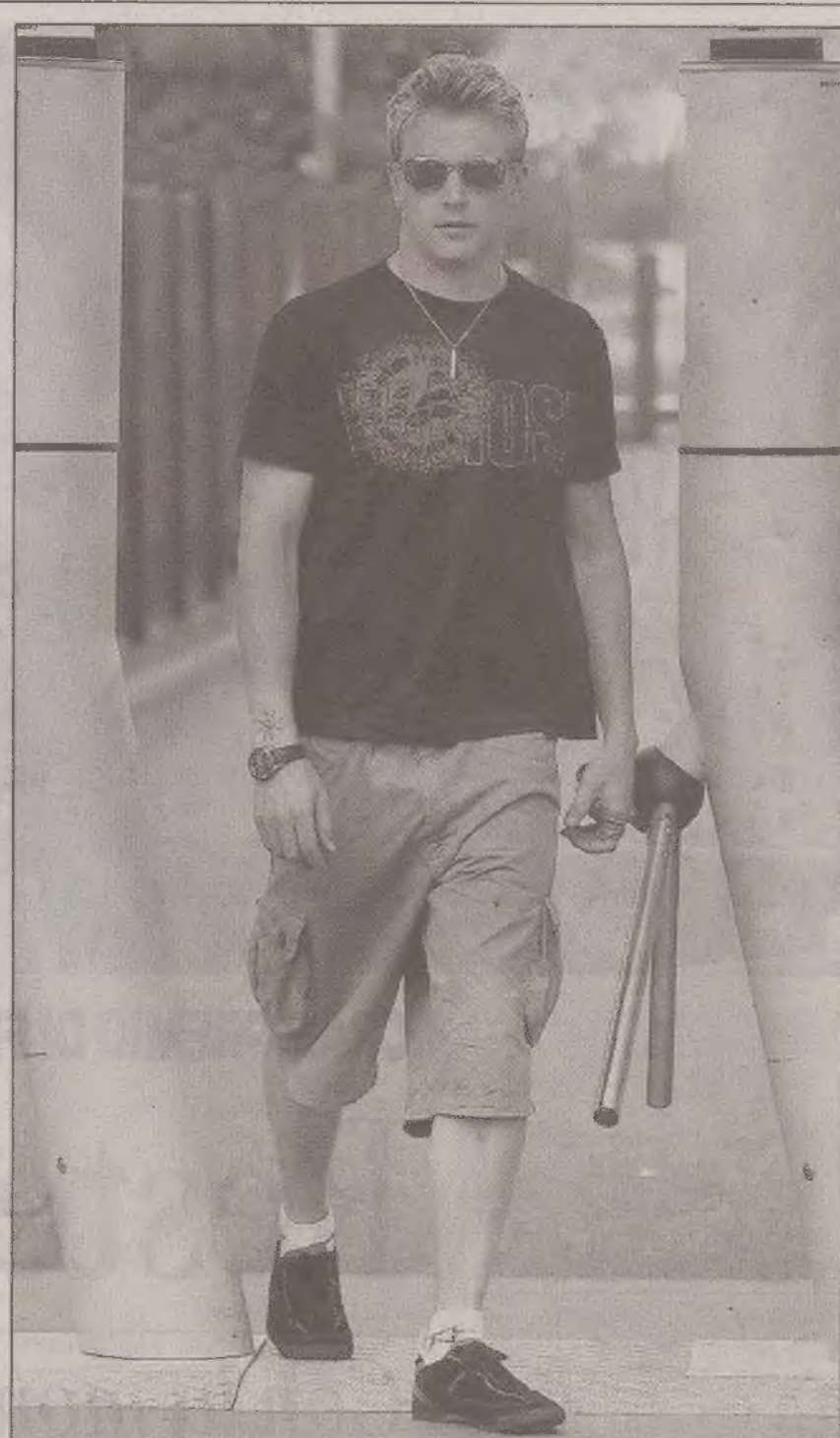
MAGNY COURS Il Consiglio mondiale della Fia ha approvato i cambiamenti di regolamento per i campionati 2006 e 2007 proposti dalla Commissione della Formula 1. I cambi per la stagione in corso entreranno in vigore già in questo fine settimana, in occasione del Gran Premio di Francia.

In particolare, da oggi cambia la formula di qualifica. Restano identiche le prime due sessioni a eliminazione di 15' ciascuna, mentre la terza sessione, quella per stabilire la griglia di partenza, viene accorciata da 20' a 15'. Per il 2007 le novità riguardano l'abolizione della possibilità di provare con la terza macchina il venerdì e vengono anticipate le norme sul mondiale monogomma, con il controllo della Federazione. Solo nel 2008 infatti questo regolamento sarebbe dovuto entrare in vigore.

Il ritiro già dal prossimo mondiale della Michelin, lasciando sola la Bridgestone, aveva creato di fatto la stessa situazione un anno prima, ma sarebbe stato lecito un trattamento diverso da parte del gommista giapponese tra i suoi attuali partner (tra cui la Ferrari) e i nuovi. Con il varo della novità, la Bridgestone dovrà fornire due tipi di mescola per gara, uguali per tutte le scuderie.F.1.

HONDA Honda Motor Company ha inaugurato la sua ultima struttura nel Regno Unito, una modernissima galleria del vento presso il Centro operativo dell'Honda Racing F1 Team a Brackley, Northants. L'inaugurazione ufficiale della galleria del vento è avvenuta alla presenza dell' Onorevole Alistair Darling, Ministro del Commercio e dell'Industria, e di Shigeru Takagi, Presidente di Honda Motor Europe. La nuova struttura costituisce un'ulteriore prova dell'impegno di Honda non solo nel mondo della Formula Uno, ma anche a livello di investimenti nel Regno Unito. La presenza di Honda nel Regno Unito risale a oltre 40 anni fa con la creazione di Honda (UK) a Londra. La società conta attualmente sette impianti in tutto il paese, nei quali sono impiegate 5500 persone, per un investimento totale che ora supera gli 1,3 miliardi di sterline. Nel ruolo di società sinonimo di eccellenza ingegneristica, Honda riconosce l'importanza di disporre di infrastrutture sempre aggiornatissime. Con la nuova galleria del vento, l'Honda Racing F1 Team usufruirà in sostanza di una «pista di prova» aziendale, un impianto di collaudo completamente automatizzato e dotato di tutte le strumentazioni che può ospitare una delle monoposto da gara RA106. La galleria, che è in grado di generare vento con velocità di 80 metri al secondo (l' equivalente di 180 miglia orarie) grazie all'azione di un ventilatore di 5,3 m di diametro dotato di 16 pale rotanti e di 27 fisse, è alimentata da un motore a induzione trifase da 2263 kW capace di erogare una coppia di 43560 N.m a 495 giri/min. La strada mobile è anch'essa in grado di muoversi alla velocità di 80 metri al secondo.

A sinistra un esultante Schumacher; qui sopra la Ferrari di Massa durante le prove, a fianco Raikkonen

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA *Piloti e meccanici hanno lavorato per rendere la vettura più competitiva*

La Ferrari sogna un altro trionfo

Piccoli ritocchi all'aerodinamica, i pneumatici il punto forte

MAGNY-COURS Il duello si rinnova. Non si è esaurita domenica sera all'Olympiastadion di Berlino la sfida tra Italia e Francia: ora tocca alla Ferrari, la Nazionale a quattro ruote, espugnare il feudo francese di Magny-Cours - alias casa Renault - e riaccendere l'entusiasmo per un Mondiale che potrebbe inaspettatamente riaprirsi.

Sul piatto della bilancia la Rossa mette la preziosa, addirittura imprescindibile, affermazione di Indianapolis che se quasi annunciata, grazie al grosso vantaggio offerto dalle Bridgestone contro una Michelin che l'anno passato aveva disertato l'impegno, ha sensibilmente ridotto il divario in classifica tra Schumacher e il leader Alonso.

Difficile prevedere alla vigilia che l'asso tedesco potesse, in un solo weekend, pareggiare il gap di ben tre vittorie del rivale, a fronte di altrettanti secondi posti del sette volte iridato. Ma tant'è, la differenza la faranno non solo l'adattamento delle gomme ai rimanenti circuiti, come Alonso ha preannunciato, ma soprattutto le battute a vuoto, che puntualmente segnano la stagione in favore del contendente dal rendimento più regolare. In vista di Magny-Cours la Ferrari si è preparata recandosi a Jerez con lo stesso Schumi e con Badoer. Il tedesco è stato velocissimo sul giro, tanto da relegare il secondo classificato (Villeneuve con la Bmw) a ben sette decimi. Oltre a girare con pochissima altezza da terra richiamando le caratteristiche di biliardo del tracciato di Magny-Cours, la Ferrari ha sperimentato evoluzioni aerodinamiche che verranno buone non solo in Francia, quanto nei prossimi Gp, ad Hockenheim e Budapest, a carico alare medio-alto.

Felipe Massa

Con temperature esterne che si annunciano sempre più elevate la chiave sta nel convogliare aria ai radiatori senza aumentare le resistenze interne. Per questo Schumi ha testato a Jerez nuovi deflettori laterali, con un profilo superiore scalinato, in modo da migliorare il flusso laterale e l'efficienza aerodinamica complessiva. Piccole modifiche, in vista del ritorno alle gare europee, sono state attuate anche al cofano motore e alle prese d'aria dei freni. In casa Ferrari non si fanno illusioni di ripetere lo straripante dominio di Indy, ma l'ennesimo step di un supermotore ormai riconosciuuto superiore in termini di potenza a quello della Renault e la ritrovata adattabilità delle Bridgestone lasciano ben sperare. Almeno in una battaglia ad armi pari, nella quale Schumacher potrebbe far valere lo status di pilota che ha accantonato i fantasmi d'inizio stagione e crede nella rimonta iridata. Proprio da Magny-Cours dove tra l'altro ha già trionfato in sette precedenti occasioni. «A dispetto della tranquillità che regna in questa zona agricola, lontano dalle città, la pista nasconde qualche trappola - ha commentato il pilota della Ferrari -. Non è un circuito facile a causa del gran caldo che rende sovente la pista scivolosa. Bisogna tener conto di questa variazione del livello di aderenza, il coefficiente di difficoltà di questa gara aumenta. Ma il tentativo di recuperare ci sprona a dare il massimo».

Gian Paolo Grossi

Massa in compagnia della bella fidanzata

I PROTAGONISTI

Il tedesco spera nell'onda lunga del successo italiano nel mondiale

Schumi: «Sarà una lotta alla pari»

MAGNY COURS Il duello è come sempre tra loro due. Tra il nuovo che avanza in Formula 1, Fernando Alonso, e l'antico che non passa di moda, Michael Schumacher. Lo spagnolo è l'ultimo vincitore a Magny Cours, il tedesco dominò nel 2004 con la stupefacente strategia delle quattro soste.

Segnale del passaggio di testimone tra la Ferrari e la Renault il primo posto francoispanico di un anno fa contro il terzo italotedesco. Quest'anno la lotta è più equilibrata, e lo sarebbe anche di più senza qualche errore del Cavallino. Ma la Ferrari è in rimonta. Due fatti possono darle la spinta necessaria. Il trionfo, con doppietta, a Indianapolis, l'ennesimo record che Schumi può ottenere nel Gp di Francia: essere il primo pilota della storia a vincere per otto volte la stessa gara.

C'è un presagio, come sembra trasparire dalle parole del tedesco, relative al mondiale tedesco: «L'ho seguito a casa, con moglie e figli, l'ho guardato in televisione, a parte la finale per il terzo posto tra Germania e Portogallo. Sono stato doppiamente felice per due sere, il sabato per la vittoria della Germania, la domenica per quella dell'Italia». Come a sperare il famoso «non c'è due senza tre».

Michael Schumacher

Michael spiega di sperare che la Ferrari si confermi competitiva come a Indianapolis: «Penso che in questo momento la nostra macchina sia persino meglio della Renault. Il fatto è che è una macchina più critica. Se non va tutto al 100% è facile fare errori. Ma se le gomme rendono al meglio è sicuro che possiamo lottare con la Renault. Siamo fiduciosi. E il mondiale è aperto nella misura in cui ho 19 punti di distacco da Alonso».

Il quale, in un Motorhome per una volta colorato di azzurro italiano, anzichè Renault (francesi e tedeschi, così colorati a Indianapolis, a Magny Cours abdicano nella battaglia del tifo con gli italiani), controbatte: «Non sono qui per prendermi una rivincita dopo Indianapolis. Ogni gara è storia a sè e io dimentico in fretta. È positivo il fatto che qui in Francia la Renault fa sempre benissimo. Penso di poter battere la Ferrari». C'è il motore nuovo già usato in usa da Fisichella (ma anche la Ferrari ha parecchie novità), e «l'obiettivo è stare davanti alle rosse. Se poi la Ferrari fosse imbattibile, dovrò restarle il più vicino possibile sul podio».

A sinistra Schumacher e Massa mentre entrano in pista; qui sora Fernando Alonso; a destra Giancarlo Fisichella

GRAN PREMIO DI FRANCIA *Dal prossimo anno dopo il ritiro della Michelin e il rifiuto della Pirelli*

Resterà solo la Bridgestone

Con la monogomma le «rosse» avranno qualche vantaggio

Michael Schumacher non disdegna il monopattino

MAGNY-COURS Si riparte dalla Bridgestone. Volenti o nolenti fin dal 2007, non dal 2008 quando anche a livello formale il Circus tornerà alla monogomma. E' una delle tante decisioni assunte nelle ultime settimane che andrà a variare inevitabilmente lo scenario della Formula Uno nei prossimi anni. Le gomme che tanto stanno caratterizzando anche l'andamento di questo mondiale diventeranno le stesse per tutte le scuderie, o perlomeno, lo stesso sarà il fornitore.

Non è la prima volta che si verifica questa situazione, vi si ritorna alla ricerca di un'ulteriore soluzione per la riduzione dei costi. Si intende infatti che non essendoci competizione tra marche diverse, non si avrà un ricerca portata all'estremo per superare i rivali di turno, e quindi con meno sviluppo si avranno meno spese rispetto a quelle odierne. Un po' il discorso che si vuole portare avanti sui propulsori.

La Fia ha così annunciato nei giorni scorsi quanto in realtà si conosceva ormai da settimane, ovvero di aver sottoscritto un contratto triennale con la casa giapponese Bridgestone per la fornitura esclusiva delle gomme del Mondiale di Formula Uno a partire dal 2008. La Fia ha anche precisato che, a causa del ritiro della Michelin dalle competizioni a partire già dalla fine di questa stagione, la Bridgestone avrà il monopolio delle gomme del Mondiale di F1 già dal 2007.

In più, aggiungiamo noi, la Pirelli che pure aveva fatto più di un pensiero al ritorno in Formula Uno, ha rinunciato una volta che si è vista rimandare al mittente condizioni tecniche suggerite che pure potevano essere interessanti per l'evoluzione delle monoposto.

Bridgestone quindi, e in molti vedono quindi la Ferrari come netta favorita già per la prossima stagione. Del resto da anni la partnership tra la Ferrari e il colosso giapponese dei pneumatici è una caratteristica tecnica tra le più importanti del Circus. La Ferrari che dominava nelle stagioni passate, lo faceva anche grazie alle coperture. Solo lo scorso anno la Michelin ha saputo quasi completamente ribaltare la situazione, quest'anno il confronto è più o meno sullo stesso livello.

La Bridgestone ricordiamolo, rifornisce anche Williams e Toyota, ma è chiaro che per lo sviluppo punta molto sul top team, ovvero sulla Ferrari. Da qui l'idea che per la prossima stagione difficilmente altre vetture potranno sfruttare al massimo, fin dall'inzio, il binomio con le gomme giapponesi. Tra queste però potrebbe esserci la McLaren, visto i solidi rapporti di natura economica tra Mercedes e Bridgestone.

IL PRONOSTICO

Il direttore generale della casa di Maranello ha il vantaggio di giocare in casa

Todt: «Gara equilibrata, una dura battaglia»

MAGNY-COURS Jean Todt ha iniziato la sua carriera in Ferrari nel 1993, debuttando alla guida della Scuderia proprio in occasione del Gran Premio di Francia. Oggi Todt è Direttore Generale della Ferrari, e nel contempo mantiene la responsabilità sulla squadra di Formula 1. La ricorrenza è certamente importante e quest'anno è condivisa con l'anniversario dei 100 anni dalla prima titolazione di «Gran Premio» mai data ad una corsa automobilistica, una gara tenutasi nei pressi di Le Mans nel 1906.

Il responsabile tecnico della Ferrari Jean Todt

«È un'edizione importante del Gran Premio di Francia - ha dichiarato Todt riferendosi all'imminente undicesimo round della stagione 2006 -. Sono in programma numerosi eventi ed iniziative per celebrare l'evento e anche noi siamo coinvolti, con gli organizzatori del Gran Premio e l'ICM (Istitituto per la ricerca sulle malattie del midollo spinale). Io e Michael parteciperemo alla lotteria che mette in premio una chitarra messa a disposizione da Roger Water, il chitarrista dei Pink Floyd. Nel mondo delle competizioni automobilistiche non c'è invece spazio per i sentimenti e quindi la Scuderia Ferrari Marlboro affronterà questo fine settimana con lo stesso spirito con cui approccia qualsiasi altro impegno in calendario. Nonostante questo, Todt non è del tutto immune all'importanza di questo gara: «Il Gran Premio di Francia ovviamente è la mia corsa di casa - ha infatti ammesso - ma a dire il vero ho molti Gran Premi di casa, come quello di Monza, ad esempio. Sono arrivato a Maranello dopo aver lavorato in Peugeot, passando da un giorno all'altro alla Ferrari, anche se per essere precisi l'anniversario esatto è l primo luglio».

Se questo week end Jean Todt giocherà in «casa», d'altra parte giocheranno sul terreno amico anche i Campioni del Mondo in carica e persino i loro fornitori di pneumatici: «È vero che quando la Renault corre qui, piuttosto che in Spagna con Alonso, si vedono più colori blu sulle tribune - ha ammesso Todt -.Però Ferrari, a differenza delle altre squadre, gode di un tifo appassionato in ogni angolo del mondo, indipendentemente dalle prestazioni e dai risultati. Certo, in Italia o in Germania la presenza dei nostri tifosi è ancora più forte e quindi questo fine settimana saranno i nostri rivali ad essere sotto i rilettori, più che in altre occasioni».

«Qui in Francia penso che i nostri concorrenti saranno di nuovo competitivi e sarà una dura battaglia per noi. Come abbiamo visto sin qui, il risultato finale dipende da molti fattori, ma le gomme rimangono l'elemento cruciale. Gara di casa o meno non fa differenza, noi della Ferrari combatteremo con la stessa intensità di sempre».